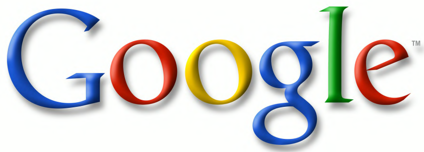

Google

DEBARBIERI

I MARINAI NEGLI STATUTI MARITTIMI ITALIANI

1893





I MARINAI

NEGLI

STATUTI MARITTIMI ITALIANI

DEL MEDIO-EVO

CONTRIBUTO ALLA STORIA DEL DIRITTO MARITTIMO PRIVATO

DI

EMANUELE RODOLFO DEBARBIERI

DOTTORE IN LEGGE



GENOVA

TIPOGRAFIA DEL R. ISTITUTO SORDO-MUTI

1893.

I MARINAI

NEGLI

STATUTI MARITTIMI ITALIANI

DEL MEDIO-EVO

CONTRIBUTO ALLA STORIA DEL DIRITTO MARITTIMO PRIVATO

DI

EMANUELE RODOLFO DEBARBIERI

DOTTORE IN LEGGE



GENOVA

TIPOGRAFIA DEL R. ISTITUTO SORDO-MUTI

1893.



I MARINAI NEGLI STATUTI MARITTIMI ITALIANI

DEL MEDIO EVO

Rodolfo Wagner (1) ha sintetizzato in due grandi categorie le fonti storiche del diritto marittimo medioevale.

Nella prima categoria sono compresi gli Stati Mediterranei; nella seconda gli Stati dell' Europa occidentale e nordica. Nell' una e nell' altra si distinguono le fonti comuni dalle speciali.

Nella sfera del Mediterraneo le fonti comuni sono naturalmente racchiuse nel Consolato del Mare; le fonti particolari nel cosidetto diritto rodio (νόμος Ῥοδίων ναυτικὸς), d' origine indubbiamente bizantina; negli statuti marittimi delle città italiane, di Amalfi, Trani, Venezia, Pisa, Genova, Cagliari e Sassari; nelle leggi marittime della Francia meridionale, della Spagna orientale, e del Reame di Gerusalemme e Cipro.

Nella seconda grande categoria sono designate a fonti comuni i Ruoli d' Oléron e il diritto di Wisby. Le fonti

(1) Handbuch des Seerechts. Leipzig, 1884, pag. 57-78.

speciali del diritto d'Oléron abbracciano alcune parti della Francia, l'Inghilterra, la Scozia, il Fuero real del 1255 e le Siete Partidas del Re Alfonso. Le fonti speciali del diritto di Wisby comprendono il dritto marittimo scandinavo, le leggi marittime della lega anseatica e dei Paesi Bassi.

L. Goldschmidt (1) ha invece contraddistinto tre ordini capitali del dritto marittimo medioevale: uno neo-latino (romanisch), comprendente gli Stati mediterranei dell'Italia, della Spagna e della Francia meridionale; uno germanico, inclusivo della Germania inferiore, dell'Olanda, dell'Inghilterra e della Scandinavia; finalmente uno francese-occidentale, comprensivo del nord e dell'ovest della Francia, e della parte confinante dei Paesi Bassi.

Nel diritto marittimo neo-latino si distinguono le numerose fonti di diritto locali, in importanti rapporti, divergenti l'una dall'altra: le sud-italiche derivanti dal ceppo bizantino (pseudo-rodio), le veneziane, le pisane, le liguri, le provenzali (concatenate alle pisane e liguri, anzi il *Constitutum usus* di Pisa è la fonte principale dello Statuto di Marsiglia del 1255), le catalane e le nord-ispaniche (2).

Lo stesso autore nella sua ultima opera, da noi qui citata, colloca nel gruppo neo-latino le fonti franco-occidentali, a cui appartiene il *livre des assises de la cour des bourgeois* o *ba[i]sse cour* del Regno di Gerusalemme; mentre nel precitato scritto *Lex Rhodia und Agermanament*, inserito nella sua Rivista, distingueva le fonti franco-occidentali non solo come costituenti una classificazione a sè, ma le faceva prossime al gruppo germanico e non al neo-latino.

---

(1) Zeitschrift für Handelsrecht, XXXV, 322.

(2) L. Goldschmidt. Handbuch des Handelsrechts. Dritte völlig umgearbeitete Auflage. Erste Abtheilung: Universalgeschichte des Handelsrechts. Stuttgart. Ferdinand Enke, 1891, pag. 335.

Studiando le norme giuridiche che regolano l' attività dei marinai negli Statuti italiani del Medio Evo, dobbiamo per ora pretermettere un raffronto assai importante delle leggi marittime italiane con le altre appartenenti al gruppo neolatino, e colle fonti germaniche. Questo studio comparativo ci proponiamo di compiere in una serie di memorie. Di non lieve interesse riesce una tale investigazione, perchè non di rado c' imbattiamo in disposizioni evidentemente di diritto comune, attinte ad una larga consuetudine, epperò identiche in istatuti fondamentalmente diversi. Ancora, è utile un siffatto studio per rintracciare le fonti storiche del diritto marittimo attuale. Sonvi nel nostro Codice di Commercio alcune disposizioni riflettenti i marinai, che risalgono ad una data ben anteriore al Consolato del Mare, e si trovano già negli statuti marittimi delle città italiane. Ricorrere al diritto romano per ricevere ausilio nell' interpretazione delle leggi medioevali, è impresa intrinsecamente di scarso effetto utile. Egregiamente nota Francesco Schupfer (1): « ciò che caratterizza tutta questa ricca fioritura [di leggi marittime] è il predominio che il diritto consuetudinario venne acquistando sempre più col tempo. È un diritto in gran parte nuovo, formatosi direttamente in base al commercio ed ai suoi bisogni, seguendone i mutamenti, spesso in opposizione col diritto civile. Il diritto romano, che pure aveva fatto il suo ingresso trionfale nel mondo, non è stato da tanto da imporsi subito direttamente nella decisione delle cose marittime. Influì solo qua e là, come può vedersi nel *Constitutum usus* di Pisa, e basta. Ciò dipese da più cose. Una è, che il commercio si svolse dapprima su nuove basi che non eran quelle del diritto romano; e un' altra, che coloro, che dovevano giudicare di cose marittime, erano per lo più profani agli studî del diritto. »

(1) F. Schupfer. Manuale di Storia del Diritto Italiano. Città di Castello. Lapi, 1892, pag. 307.

Ma quali erano le nuove basi su cui si svolgeva la nuova vita giuridica del popolo italiano? Evidentemente si accenna qui alle trasformazioni economico-sociali succedute alla rovina dell'impero romano, e all'instaurazione, dopo il periodo barbarico, di un diritto autonomo, *conforme ai bisogni pratici del tempo*, nelle repubbliche italiane del Medio-Evo.

L'evoluzione economico-sociale portò seco la creazione di nuove forme economiche; nuovi istituti giuridici si sostituivano, col mutarsi della vita economico-sociale delle popolazioni italiane, agli antichi conformi ad una condizione di cose diversa. Il diritto evidentemente segue le manifestazioni della vita economica dei popoli.

I caratteri differenziali che fondamentalmente distinguono l'epoca medioevale dalla romana imperiale, sono, per quanto riflette le persone che si trovano sulla nave ed i loro vicendevoli rapporti, assai perspicui. Nel Medio Evo prevalgono le forme associative; e d'altronde, verosimilmente i marinai erano dappertutto stretti in corporazione, come l'erano tutte le altre arti. L'equipaggio poi si compone di uomini liberi che originariamente quando prevalevano le forme associative distinguibili nell'esercizio in piccolo del commercio marittimo, hanno in molti casi parità di diritto col patrono e coi mercanti; parità di diritto che va man mano dissolvendosi col prevalere del capitale sulla pura e semplice prestazione d'opera, e collo scindersi dei vincoli che uniscono le funzioni dell'armatore, del capitano, dell'equipaggio e dei caricatori.

Nel tipo romano del commercio marittimo domina l'assoluta potestà del padrone, l'economia a schiavi, e la forma individuale d'esercizio, prevalendo il capitale sulla prestazione dei servigi; nel tipo medioevale sottentra la piccola intrapresa, e le persone si trovano associate nell'esercizio del commercio di mare. Qui, come si esprime energicamente lo Schupfer, « una rigorosa solidarietà lega la fortuna

della nave e dei suoi armatori a quella dei marinai e del carico ».

Un' osservazione importantissima è qui a farsi. Sebbene il diritto marittimo delle repubbliche italiane, di Amalfi, Pisa, Genova, Venezia e Trani, abbia attinto ad un fondo comune, ad un diritto consuetudinario comune, per cui si trovano nei loro statuti identiche disposizioni, non può assolutamente dirsi che le rispettive legislazioni sieno state soggette ad una mutua influenza. Ciò si spiega collo stato d' inimicizia e di guerra, in cui si trovavano continuamente quelle repubbliche commerciali: per cui non solo una città non accoglieva le disposizioni legislative di un' altra, ma adoperava ogni suo potere ad impedire l' estensione delle leggi delle sorelle rivali nei paesi stranieri (1).

Eppure la forza delle cose, gli usi marittimi sorti spontaneamente colla vita ricca e fiorente del commercio mediterraneo, s' imposero gradatamente alle rivalità, alle inimicizie, e alle lotte per l' egemonia commerciale, e un gran codice internazionale, il *Consolato del Mare*, unificò il diritto marittimo dei popoli mediterranei.

Ancora, è pregio dell' opera il notare come usanze *nominalmente* identiche, effettivamente contengano delle differenze sostanziali notevolissime. Prendiamo, ad esempio, il Consolato del mare, i *consules maris*. In Pisa i *consules maris* possono accertarsi al principio del secolo XIII. Lo Schaube (2), nel quinto capitolo del suo lavoro, ha tracciato il graduale estendersi delle *funzioni giudiziarie* dei *consules maris*, rappresentanti della corporazione dell' *Ordo Maris* di Pisa; essi definitivamente vengono a costituire un *ufficio amministrativo* e *giudiziario* della corporazione marittima pisana.

(1) Wagner, op. cit. pag. 38.

(2) A. Schaube, Das Konsulat des Meeres in Pisa, Leipzig, Duncker und Humblot, 1888, pag. 122-151.

Gli scrittori che si sono occupati della giurisdizione mercantile a Genova, sono discordi circa alla funzione che dovevano adempiere i consoli del mare nella repubblica genovese. Mentre l' Olivieri (1) ritiene che « il Magistrato dei consoli del mare non solo dirigesse le faccende marittime, *ma anche avesse potestà giudiziaria in quanto riguardava il commercio in generale;* » e il dotto professore di diritto marittimo, avvocato Enrico Bensa (2), è d' opinione che « *con sufficiente probabilità* possa assegnarsi ai *Consules Maris* l' ufficio di *giudici* in cause marittime, essendo le loro funzioni un misto di giudiziario e d' amministrativo; » gli scrittori alemanni che si sono occupati di cose genovesi, negano ricisamente la funzione giudiziaria attribuita ai consoli del mare. G. Lastig (3) sostiene che « i *quatuor consules maris* nominati negli annali di *Ogerius Panis* non costituissero che un *uffizio doganale*, la posteriore *Dugana*, e si crede autorizzato ad affermare che « in Genova non esistevano affatto speciali tribunali di commercio..... Genova non conosce che tribunali di Stato; gli ordinari tribunali civili giudicano anche in cause commerciali. » La quale affermazione fu da par suo rimbeccata come assolutamente erronea dal precitato prof. E. Bensa. Perchè, se si può essere in dubbio circa le funzioni giudiziarie del Consolato del Mare in Genova, non puossi assolutamente muover dubbio sulla giurisdizione commerciale e marittima dell' Ufficio di Mercanzia, come fra altri documenti apparisce da un frammento del *Liber actorum mercantiae*, inserito fra i diversi brani del *Registro Diversorum Notariorum* dell' antico

(1) A. Olivieri — Serie dei Consoli del Comune di Genova. Atti della Società di Storia Patria di Genova; 1.° volume

(2) La Giurisdizione Mercantile di Genova, Archivio Giuridico, XXVII.

(3) G. Lastig. Entwickelungswege und Quellen des Handelsrechts, Stuttgart, Enke 1877. Pag. 220

Archivio Segreto. Lo Schaube (1) ed il Goldschmidt (2) sostengono col Lastig che i *consules maris* o *consules introitus maris* costituiscono un vero e proprio uffizio doganale. Scrive lo Schaube: « diversamente da Pisa, i consoli del mare in Genova rappresentano un mero ufficio di Stato. » Questo carattere si trova palesemente loro attribuito nel 1306, chiamandosi *consules maris sive collectores dacitae*, rientrando così nella serie dei *collectores introituum*.

Altre prove potrebbero addursi ancora in sostegno della tesi sostenuta dal Lastig, Schaube e Goldschmidt. Lo stesso Bensa confessa di poterne citare parecchie altre a favore della opinione contraria alla sua.

Certamente il diritto marittimo genovese è stato studiato assai poco; se ne eccettuiamo i lavori dotti, con grande ponderazione condotti dal Bensa (3), le illustrazioni di Cornelio Desimoni compiute sul Frammento di un Breve Genovese trovato da Pietro Datta in Nizza (Atti della Società Ligure di Storia Patria, vol. I), e il lavoro già citato del Lastig, in molte parti commendevole; la gran massa degli Statuti genovesi non fu studiata sotto l'aspetto della storia del diritto.

Ora è lecito domandarsi: data la condizione delle persone

(1) Schaube, Zeitschrift für Handelsrecht 1886, XXXII e op. cit. p. 229-234.

(2) L. Goldschmidt. Universalgeschichte des Handelsrechts, pag. 177.

(3) V. le pubblicazioni « I commercianti e le Corporazioni d'Arti nell'antica legislazione genovese, » Genova, 1884; « Il contratto d'assicurazione nel medio-evo, » Genova, Tipografia Marittima, 1884; « Introduzione alla storia dell'antica legislazione della Liguria, » Genova, Tip. Marro, 1885; « Zum Versicherungswesen im Mittelalter (aus Ehrenzweig's Assekuranz Iahrbuch), Vienna, 1888; Le origini Italiane del Diritto Marittimo, Tip. Forense, 1891.

Negli « Iahrbücher für Nationalökonomie und Statistik » di Conrad, nel primo fascicolo del 1893, lo Schaube critica i risultati delle ricerche del Bensa sull'assicurazione nel Medio Evo.

nel Medio Evo, strette in corporazione, con disciplina ferrea, non può egli darsi che i marinai sieno stati riuniti in una corporazione che abbia avuto i suoi consoli muniti non solo di un potere amministrativo, ma anche giudiziario? Le mie ricerche in Archivio di Stato e nel Palazzo Municipale riuscirono infruttuose. Mentre nell'Archivio municipale vi sono nei *Capitula Artium* manoscritti riferentisi ad alcune corporazioni, dei maestri d'ascia, dei muratori, macellai ecc.; non v'è traccia che ricordi la corporazione dei marinai. Eppure ogni corporazione (e fino a prova contraria è lecito arguire che i marinai fossero stretti in corporazioni) aveva i suoi consoli; e si hanno consoli di particolari negozii, gabelle e provvidenze. Così v'erano i Consoli delle Caleghe, o pubblici incanti; e dei Consoli dell'introito o gabella della canna dà notizia il Notaio Bonvassallo di Cascino sotto il 1236, 14 Agosto. Nel manoscritto dei *Capitula artium* che si trova nell'Archivio municipale, i consoli delle diverse corporazioni oltre d'essere muniti di un potere amministrativo, ne posseggono anche uno giudiziario. Irrogano la fustigazione, i tratti di corda, e anche la pena di morte.

Non è lecito presumere che i marinai riuniti in corporazione abbiano avuto anche i loro consoli con uffizio giudiziario? Badisi però che è un'induzione non confortata da documenti attendibili. Assolutamente non si conserva lo statuto genovese della corporazione dei marinai, e d'altronde i consoli dell'introito del mare in Genova hanno un uffizio essenzialmente amministrativo di riscossione dei dazî. Desumo però l'esistenza di ruoli di gente di mare da un frammento ricavato dal documento *Diversorum Officii Maris, anno MCCCCII* (1) (Archivio di Stato).

(1) Die decima sexta Martii [1403]. Pro Petro Centurione et domini eius navis.

Procediamo oltre. I *Capitula et Ordinationes Curiae Maritimae nobilis Civitatis Amalfae* sono composti di due parti: l' una latina più antica, l' altra italiana più recente, dovuta

---

Officium dominorum quatuor officialium super provisione maris et mercantiarum etc. existentium in banchis ac in sufficienti numero eorumdem congregatum nomina quorum sunt haec thomas de fornariis prior marcus Beorssus luchinus ususmaris et lodisius de Auria.

Cupientes in quantum eis possibille est providere salubri navis patronizate per petrum Centuriorum presentialiter parate deo previo navigare ad partes fiandrie, et ut pro tuicione dicte navis et mercium onustarum in ea se comittere possit ad dictas partes absque eo quod periculum propter non copiosam provisionem factam dicte navis possit aliqualiter evenire ad quod potuisset omnia provideri quum pirate qui quotidie maria vagantur a quibus plerumque naves damnificantur defectu tenuis armamenti etc. propter quum audiverint presentialiter circa illas partes iam paratam quamdam navim piratarum qui jam predantur ut dicte navis dicti petri et merces in ea onuste tute conducantur et vei possent omnimodo jure via et forma quibus melius potuerunt assumentes in hac parte bayliam eorum. deliberaverunt decreverunt ordinaverunt et providerunt ut infra. Videlicet quod dictus petrus ultra gentem sibi *ordinatam ex serie dicti officii jam sibi dacta circa numerum gentium per eum stipendiandarum* possit et valeat ac teneatur stipendiare et addere in dicta navi usque in sotios duodecim sussultos armis et balistis suis solucioni quorum teneantur et obligati sint et intelligantur ex nunc universi mercatores Januensium qui presentialiter residentiam faciunt et commorantur in Bruges, illi videlicet quibus superdicta navi aliqua pars seu quantitas mercium quovis modo sit conducta seu appodiata aut in ipsa navi aliquam partem mercium habeant seu habere videantur in hunc modum videlicet quod teneantur tam pro stipendio et scoto dictorum sotiorum duodecim quam pro quocumque interesse cambij et securitatum prede et que cadent seu fient occasione monete et costui dictorum sotiorum duodecim pro rata secundum valores navis et mercium existentium in dicta navi. Ita quod dicta navis et merces obligate sint ad dicta stipendia scota interesse cambiorum et securitatum.

Mandantes et decernentes ex nunc prout ex tunc per dictos mercatores et quoscumque partecipes dicte navis prout ut supra observari debere. (Pag. 61 del Codice Cartaceo).

però a mani diverse ed assegnabile a tempi diversi. Negli articoli latini si parla di un unico *Consul*, mentre negli italiani si citano più *Consules*. Anche qui varie opinioni corrono circa l'indole che si deve attribuire ai consoli del mare in Amalfi.

Goldschmidt ritiene che essi sieno forse i capi di una corporazione marittima, e non accetta l'avviso dello Schaube che aderisce alla conghiettura del Racioppi, il quale per consoli del mare pensa si debbano intendere gli assessori del Prothontino nella Curia Marittima, mentre nel *consul* della parte latina si deve pensare ad un console viaggiante insieme colla nave, che i *nautae et socii* avevano eletto. Travers Twiss (1) in una nota alla traduzione inglese della tavola Amalfitana avverte che il *consul* di cui si parla nell'art. 12 è *un magistrato a bordo della nave.*

Negli *Ordinamenta et consuetudo maris edita per consules civitatis Trani*, i consoli del mare sono provveduti di giurisdizione marittima vera e propria. Essi danno precetti sul commercio di mare, e regolano i rapporti di diritto tra le persone che prendono parte alla navigazione. Certo lo Schupfer fa bene a chiamare *cervellotica* l'ipotesi della Schaube che per sostenere la data del 1453 per gli Ordinamenti di Trani, ricorre alla stranissima supposizione (a questo modo dove ci arresteremo?) che il copista invece di trascrivere A° MLDIII, abbia riprodotto A° MLXIII.

Stabilito questo punto di capitale importanza, che il diritto statutario delle città italiane non solo non è concatenato da vincoli di mutua dipendenza, ma si palesa, dopo attento esame, sostanzialmente diverso là dove a prima vista apparisce identico, notiamo subito come Wagner ha ben posto in rilievo

(1) Travers Twiss. *Monumenta iuridica*. The black book of the Admiralty. Appendix, vol. IV, London, 1876, pag. 17.

i rapporti che negli statuti medioevali corrono tra il proprietario, l'equipaggio, il capitano e i caricatori.

Egli osserva che in Amalfi, gli armatori e l'equipaggio ci si presentano come uniti in società; esistono qui speciali interessati nel carico. In Pisa, l'equipaggio dipende dalla società dei caricatori, e l'armatore occupa un posto affatto secondario. In Venezia, nella nave ci si offrono l'armatore ed i caricatori; dalla loro società l'equipaggio dipende, ma l'influenza prevalente spetta ai caricatori. In Genova finalmente nella nave stanno l'armatore ed i caricatori, ma l'equipaggio dipende unicameute dall'armatore (1).

E in Trani? Nella nave si trovano l'armatore e anche i mercanti, ma l'equipaggio non dipende dai caricatori. È l'armatore che ha l'autorità suprema nella nave, sebbene l'equipaggio faccia uso di un potere moderatore che contrabbilancia la potestà di quello.

L'Holtius (2) ha raggruppato in sette rubriche il contenuto della Tavola Amalfitana. L'ordine è il seguente:

I	Sull'equipaggio	20	articoli
II	Sul capitano	22	»
III	Sugli armatori	12	»
IV	Sull'accomanda	4	»
V	Sulla contribuzione nell'avaria comune .	2	»
VI	Sull'ammiragliato	1	»
VII	Sui privilegi navali	2	»

Nella tavola Amalfitana i marinai sono anche intraprenditori. Essi debbono non solo prestare il servizio nautico, ma hanno anche il diritto e l'obbligo di procurare la provvista di merci

(1) Wagner, op. cit. pag. 8.

(2) A. G. Holtius. Abhandlungen Civilistischen und Handelsrechtlichen Innalts übersetzt von Dr. S. Sutro. Utrecht, Kemink en Zoon. 1852. V. la memoria VIII sulla « Tavola Amalfitana », pag. 230.

pel carico. Come osserva il Wagner, se ai marinai mancavano i necessari mezzi pecuniari, se li procuravano mediante prestito marittimo dai proprietari capitalisti, i quali assumevano per questo una preponderanza economica di fronte al prestatore d'opera. Prima adunque la provvista del carico si fa con prestito marittimo: poscia il carico non è più provveduto ad esclusivo conto della nave, ma si concludono contratti di commenda, nei quali la maggior parte del lucro viene sottratta ai marinai.

E perchè nella tavola Amalfitana si parla della *colonna*, della quale fanno parte i marinai, vediamo in che essa consista. Della *colonna* parla il Targa (1) nelle sue Ponderazioni marittime, secondo gli usi genovesi. Il Laband, (2) l'Alianelli (3) ne hanno pure trattato nei loro commenti alla Tavola Amalfitana: anche l'Holtius e il Goldschmidt spiegano in che consista il contratto di colonna. Scrive il Laband: L'essenza di questo contratto consiste in ciò, che i comproprietari della nave, i proprietari delle merci caricate, i capitalisti, che prendono parte all'intrapresa con una determinata somma di danaro, e i marinai, che prestano i loro servigi nella nave, costituiscono una società, e dopo il termine del viaggio si dividono il guadagno o la perdita secondo quote fisse, predeterminate, però in modo che nessuno possa perdere più della sua posta.

Prosegue il Laband a spiegare altri contratti importantissimi nella storia del diritto medioevale: la comenda o accomandita; la implicita (impietta) o prestita; il contratto di germina-

(1) Carlo Targa. Ponderationi sopra la Contrattatione Marittima. Genova, MDCLXXXXII, pag. 159-165.

(2) Paul Laband, Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht. 1864 Vol. VII, pag. 305.

(3) A Alianelli. Delle antiche consuetudini e leggi marittime delle province Napolitane. Napoli 1871 Pag. 88-96.

mento o aggerminamento; l'impegno dei marinari alla parte o a profitto o a perdita.

Del resto la tavola Amalfitana non è l'unica fonte, dalla quale noi possiamo apprendere la natura del contratto di colonna; già nel diritto pseudo-rodio essa è controssegnata col nome κοινωνια; in esso si designano le quote spettanti alle varie persone della nave nella divisione del profitto ottenuto. Certo la tavola Amalfitana è la più importante e copiosa fonte per questo contratto.

Diamo ora quelle disposizioni positive della nostra tavola, che riflettono i marinai. Essa obbliga il marinaio, ricevuto il danaro o il mutuo, a seguire il viaggio incominciato; altrimenti, sia in arbitrio del patrono, di esigere da lui il doppio, del quale spetti metà al patrono, metà alla curia. Questa disposizione è comune ad altri statuti, come apparirà meglio in seguito. Se il marinaio non può pagare, gli si commina la sanzione del carcere; e, in caso di espressa baratteria, (1) deve essere carcerato ad arbitrio degli ufficiali della Curia Marittima. Cominciato il viaggio, si costituisce la colonna; si fa della nave e del danaro un sol corpo, dimodochè la nave è tenuta alla società costituitasi, e la società alla nave: una solidarietà assoluta lega la società alla nave, e questa a quella. Il patrono è incaricato di liquidare, diciamo così, i profitti e le perdite; nè può distribuire parti di profitto diseguali a qualsiasi marinaio o socio; tuttavia nel capo XII

(1) V. Laband, articolo cit. pag. 310, ove si fa richiamo agli scrittori che trattano della *baratteria*. Targa scrive: La baratteria... in altro non consiste, che in una dispositione fatta fraudolentemente di una cosa fidata diversamente, dall'ordine dato da chi la fidò, alienandola, o appropriandosela: il che per lo più segue ne' condottieri, à quali si fanno le consegne, che prendon mercedi, e non rendono il consegnato a chi si deve, ma lo ritengono in lor comodo con frode, che si presume, tuttavolta che non si provi errore. Targa, 304-305.

è ricordato il caso in cui l'inventore di cose probabilmente smarrite o naufragate, nella fonte ricordato come la *persona reperiens*, e l'*exercitio utens* abbiano *aliquid plus partis* nella divisione comune, ad *arbitrium Consulis*. Appare quindi dal capitolo XII che non solo ogni guadagno proveniente dall'esercizio del commercio marittimo, *ex exercitio quaesitum*, sia comune; ma debba eziandio essere comune il guadagno accidentalmente fatto dal proprietario, dai marinai o dai soci, *durante societate vel navigio*. I patroni, iniziato il viaggio, debbono mostrare e dichiarare pubblicamente tutta la colonna ai marinari ed ai soci, ed ancora manifestar loro quali sieno le merci e il danaro che abbiano tratto dalla città, e il luogo verso cui viaggia la nave.

Nel contratto di colonna entravano ancora altri marinai al di là del numero necessario per la navigazione; parte di essi rimanevano a vicenda a terra, mentre gli altri navigavano. Nel capitolo XIII si contempla appunto il caso, in cui qualche marinaio o socio sia rimasto a terra ad utilità della società; allora, il marinaio deve avere cinque *grana* (moneta napoletana di 6 danari), lo scrivano sette, il patrono dieci. Che se essi fossero rimasti in luoghi sterili, abbiano di più, secondo l'arbitrio del Console; abbiano tuttavia la parte che loro tocca, secondo il lucro del viaggio.

Se qualche marinaio o socio fosse preso dai pirati o da qualsiasi altra persona, contro la sua volontà, durante il viaggio, non ostante che non serva alla società, deve avere la sua parte; similmente se ammalasse, deve avere le spese lecite e le cure del medico, sempre oltre la parte a lui spettante (cap. XIV).

Se il marinaio o socio durante il viaggio, fosse stato preso, e bisognasse riscattarlo, dev'essere riscattato da tutta la società; similmente, se mandato ad utilità della società o comunità, fosse derubato, ciò che perde, dev'essere risarcito dalla me-

desima comunità, eccetto se avesse portato seco merci o danaro non ad utilità della società, ma a sua propria; chè allora, il danno sia tutto suo (cap. XV).

Se qualche marinaio o socio prendesse la fuga, deve perdere la sua parte, non ostante che abbia prestato i suoi servigi; e se avvenisse che avesse ricevuto danaro o mutuo, il patrono ripeta da lui il doppio ripartibile per metà al patrono, per metà alla curia (cap. XVI).

Il patrono non può nè accettare né escludere socî, senza la consapevolezza e volontà di tutti o della maggior parte dei marinai e dei socî (XVIII).

Compiuto il viaggio, detratte le spese, il patrono deve rendere il conto ai marinai (*Laband* ha *nautis* in luogo di *navis*) o ai socî, alla loro presenza, nella Curia. Il lucro è diviso in parti: la presenza dei marinai o dei socî è necessaria a questo rendimento di conti, per fare opposizione in tempo utile (XXIII).

In caso di rottura o cattura della nave, quello che resta, si deve dividere fra tutti; però i marinai non sono obligati a tale perdita; devono però restituire il prestito avuto (XXVI).

In caso di naufragio, se la nave è suscettiva di riparazione, i compagni sono tenuti ad aiutare alla riparazione della nave; e le spese fatte per essa si debbono ricavare dal fondo comune; ma i marinai non devono contribuire che per le parti del guadagno soltanto fatto in quel viaggio (XXVII).

In caso di rottura della nave, il padrone è tenuto a farne il riacquisto a spese comuni; ma i marinai non vi sono tenuti; essi però debbono *aspettare et vedere et aiutare* il salvamento ed il ricupero della nave (XXVIII).

Il marinaio può abbandonare la nave, se trovasse *ad vanzare sua conditione augmentando in officio*, purchè ne avvisi il *patrone* tre giorni inanzi che la nave parta, restituendo il mutuo o il soldo (XLI).

In caso di getto, per tempesta o imminente pericolo di nemici o per qualsiasi infortunio, i marinai non devono contribuire; devono però rifare le spese del loro mantenimento (XLVII).

In caso di rottura e cattura di nave, il marinaio *deve essere pagato* per quel tempo che ha servito fino al tempo del naufragio; e se dovesse restituire del soldo, non è tenuto che ad un mese computando dal giorno del naufragio in poi, non ostante che sia pagato a ragione di mese (LII).

Il marinaio fatto prigioniero, o ferito o morto in servizio della nave, non è tenuto a restituire il soldo che dovesse *escompturare* (LIII).

Contempla la Tavola i casi in cui la nave fosse *de fore, stesse ad ormeggio, o a sorgituro* (Laband spiega quest' ultima parola: porto, luogo di sbarco); nel primo caso, il marinaio non deve dormire in terra, senza licenza espressa dal padrone; nel secondo non deve partirsi dalla nave nè di notte nè di giorno senza licenza; nel terzo può assentarsi dalla nave anche senza licenza del patrone, tranne il caso di divieto del patrone o di altro officiale (LVI, LVII, LVIII).

I marinai possono chiedere ai patroni il loro soldo senza scritti di sorta (LX).

Finalmente, contrariamente al diritto romano, (1) i salari dei marinai godono del privilegio di fronte *a qualsiasi creditore* (LXI), in caso di vendita della nave.

Negli *Ordinamenti di Trani*, (2) i marinai, in caso che la nave fosse gettata a terra per infortunio, sono tenuti ad attendere otto giorni per salvarne i corredi; allontanandosi

(1) Vedi E. Gandolfo. La nave in diritto romano. Genova.

(2) Vedi L. Volpicella. Degli antichi Ordinamenti di Trani. Discorso — in Alianelli, op. cit. pag. 3-64 — e la dottissima critica delle opinioni dei diversi autori sulla data degli *Ordinamenti* in Schupfer, cit. op.

prima del detto termine, sono tenuti alla pena pecuniaria di tre danari ogni dieci danari del loro salario.

Il salario dei marinai non è soggetto a contribuzione per qualsiasi merce predata dai pirati. Il patrone non può licenziare i marinai che per quattro cagioni e difetti del marinaio: primo per bestemmiare Iddio; secondo per essere rissoso; terzo per esser ladro; quarto per lussuria. Il Des Jardins (1) cita questa disposizione come una di quelle non attinte al diritto romano e ai Basilici: parmi che avrebbe potuto senz' altro ammettere che il diritto marittimo di Trani non ha attinto alle fonti romane, come a fonti comuni.

Se il marinaio partisse con la nave dalla sua terra, e ammalasse, deve avere tutta la sua parte. Ma il marinaio non può licenziarsi che per tre cagioni: 1.° se fosse fatto patrone in altra nave; 2.° se fosse fatto nocchiero; 3.° se avesse fatto voto di andare a S. Giacomo di Campostella nella Spagna (luogo molto frequentato dai marinai in pellegrinaggio (2)), al Santo Sepolcro e a Roma.

Quando vi fosse un'associazione in partecipazione fra patrone e marinaio, e il marinaio volesse abbandonare la nave, deve lasciare metà della sua parte. Prescrivono gli Ordinamenti che il patrone non possa fare scrivere allo scrivano alcun accordo coi marinai, se non alla presenza dei marinai o di altro testimonio. In caso contrario, non annette fede alcuna al quaderno o libro di bordo tenuto dallo scrivano.

Il patrone non può battere nessun marinaio; ma il marinaio deve fuggire e correre alla prora, dalla catena dei vogatori; e deve dire tre volte: « Da la parte della mia signoria non

---

(1) A. Des Jardins. Droit Commercial Maritime. Paris, 1890, pagine 25-26.

(2) Travers Twiss. *Monumenta iuridica*, IV, 530.

me toccare »; e se il marinaio uccidesse il patrone, non sia tenuto al bando (1).

Le convenzioni fatte in alto mare tra patrone, mercanti e marinai, sòno di niun valore; annettesi solo valore alle convenzioni compiute in porto in luogo ormeggiato, ovvero quando lo scritto apparisca dall' una parte e dall' altra, o per mano dello scrivano, « perchè li testimonii non po andare la dove vanno le nave ».

Venezia. (2) Nelle fonti veneziane di diritto marittimo gli armatori si distinguono esattamente dai *mercatores* e dall' equipaggio. Però l' equipaggio dipende non solo dal patrono, ma anche dagli interessati nel carico; chè senza l' approvazione di questi non può essere licenziato nessuno dell' equipaggio. Degno di nota è che sulle navi veneziane viene costituito un comitato di cinque persone con estesissime funzioni amministrative e anche con funzioni giudiziarie; era composto di tre *mercatores*, di un *patronus* e del *nauclerius*, ossia del direttore tecnico dell' impresa marittima, come lo chiama Wagner.

Nel breve *Capitulare navium* del doge Pietro Ziani (1205) si prescrive che ogni marinaio non possa avere che una cassetta, ed un materasso che non sia di peso superiore agli otto rotoli (17 o 18 libbre). Se il materasso pesasse di più, se ne deve pagare il nolo al patrono; ma se il marinaio è già provvisto del lettuccio, deve necessariamente pagare al patrono

(1) V. su quest' *invocazione* e sulle *defense personali* della costituzione fridericiana, Schupfer, op. cit. Pag. 312

(2) Sotto il titolo pomposo « Zur Quellenkunde des Venezianischen Handels und Verkehrs », il signor Giorgio Martino Thomas ha pubblicato a *Monaco* nel 1879 una brevissima e superficialissima dissertazione sul « Capitolare del Magistrato dei Consoli dei Mercanti » dell' anno 1506, con alcuni allegati che non hanno proprio a che vedere col commercio marittimo di Venezia nel Medio Evo.

il nolo pel materasso. Parimenti, il marinaio non può portare alcun mobile che non gli sia strettamente necessario; ogni altro mobile sovraccedente il bisogno, cede in proprietà al patrono. Queste disposizioni non si spiegano soltanto come *leggi suntuarie*; servono anche ad impedire che il marinaio, non avente diritto al nolo, goda di qualche vantaggio come caricatore.

Negli *Statuta et Ordinamenta super navibus et aliis lignis*, revisione dello *Statuto Nautico* del Tiepolo, avvenuta nel 1255 sotto il doge Raineri Zeno, troviamo delle disposizioni interessantissime circa la figura giuridica del marinaio.

Anche qui si deve avvertire che *patronus* è sinonimo di *dominus*, e non significa *nauclerius, ductor navis.* Si concepisce quindi che una nave potendo appartenere a più, vi sieno parecchi patroni di una sola nave, il capitano e il *nauclerius* o *nauclerus* (1).

Nessun patrono può essere marinaio della sua nave, se solo uno o due patroni fossero in essa; salvo che ve ne sieno tre; allora, uno di essi può funger da marinaio; se ve ne fossero quattro, due possono essere marinai; ma assolutamente è vietato che più di due patroni possano essere marinai. Questa disposizione può sembrare a prima vista di niun valore, o le si può annettere un interesse come di una curiosità storica; ciò però a me non pare. Essa segna, a mio giudizio, quel punto di transizione, in cui la figura del marinaio come esclusivamente salariato deve ancora precisarsi. Le leggi, abbiamo veduto, cercano di limitare la facoltà del marinaio come caricatore; qui contemplano il caso che più comproprietari della nave vogliano esercitare anche l'ufficio di marinai. Siamo in una fase dell'evoluzione in cui i rapporti non sono ancora ben distinti; si accenna a scindere il marinaio dalla società

(1) Pardessus. Collection des lois maritimes. Volume V.

della nave, ma non si riesce ancora ad impedire che si possa essere e comproprietario della nave e salariato.

Sono imposti limiti di età alla professione del marinaio. Nessun minore di 18 anni può essere marinaio, nè lo possono divenire il soldato, lo straniero, e chi compia i più umili servigi nella nave.

I marinai devono prestare giuramento, e il capo LI ce ne conserva la formula. Che se il minore di XVIII anni avesse prestato giuramento, senza che il patrono si sia potuto accertare dell'età di lui, il patrono non incorre nella pena sancita pel patrono che accoglie nella nave il minore dei XVIII anni.

Lo statuto enumera le armi che deve avere ciascun marinaio; prescrive che non gli si possano togliere *per qualsiasi debito*, finchè rimane ai servigi del patrono.

Il capitolo XLVI vieta al patrono di cambiare qualsiasi marinaio, se non intervenga il consenso della maggior parte dei caricatori.

I cinque commissari eletti nella nave avevano la potestà *navigandi, armizandi, collandi, vellum ponendi, vellum mutandi et temonarios elligendi... et in omnibus aliis quae ad navis regimentum pertinebunt in navigando;* essi designavano tra i marinai quelli che dovevano essere timonieri; e stabilivano il maggior salario che era loro dovuto, prelevandolo dal fondo comune dei marinai. E il marinaio giura: *et si in illa navi ellectus fuero timonarius, non recusabo, nisi justum habuero impedimentum, a marinariis illud pretium habendo, quod quicumque sententiabunt, vel maior pars illorum qui navem habent regere.*

Lo statuto del 1255 ripete le prescrizioni che non sia lecito al mercante e al marinaio, (ed aggiunge) *al soldato e al prete* della stessa nave, di portare più di una cassetta. Qui il materasso non deve ~~qui~~ pesare più di sette rotuli. Stabilisce pure il massimo limite della mobilia, del vino, della farina e del biscotto, che i marinai possono portare seco.

Che esistesse qualche rapporto di società fra marinai, caricatori e capitalisti, appare dal capo LXXIX, nel quale si dice che se la nave fosse uscita da un porto ed entrata in qualche altro, ove avesse potuto essere noleggiata, non debba ricevere alcun nolo, se non col consenso dei *caricatori e dei marinai;* e del nolo la nave abbia la quarta parte, e del rimanente si faccia divisione, *secondo l' uso.*

Non può il marinaio abbandonare la nave contro il patto costituito fra lui ed il patrono; ed è a questi lecito di trattenere lo stesso marinaio, finchè si adempia al patto. Che se il marinaio con violenza o clandestinamente (fortive), contro il patto, abbia lasciato la nave, sia condannato nel doppio del salario ricevuto, salvo maggior pena in arbitrio dei giudici. I patroni debbono ai marinai pagare il salario al termine convenuto, pena il doppio; così pure i caricatori debbono soddisfare il nolo al termine statuito, pena il doppio e una maggior pena di 2 soldi per libbra. In caso di svernamento della nave, essendo la navigazione proibita nei mesi d'inverno *era dovuto un aumento di salario ai marinai.*

In caso di naufragio, i marinai debbono stare *quindici giorni* coi patroni e mercanti, per il ricupero delle merci e della nave.

È proibito al mercante, al patrono, al marinaio e ai *supersalientes* (1) di sostituire a sè qualche servo nella guardia della nave, pena 5 libbre.

Dobbiamo fare qui un' osservazione importantissima. Le

(1) I *Supersalientes* sono descritti nelle leggi di Alfonso X di Castiglia, così: « Sobressalientes llaman otrossi: a los omes que sson puestos ademas en los naviros, assi como ballesteros e otros omes de armas, e estos non ha de fazer otro oficio, ssi non defender a los que fueren en ssos navios, leviando con los enemigos ». — D.r Eduard Heyck. Genua und seine Marine im Zeitalter der Kreuzzüge, pag. 127. Innsbruck Verlag der Wagner' schen Universitäts-Buchhandlung, 1886.

fonti medioevali del diritto marittimo *veneziano e genovese* concernono principalmente *il diritto marittimo pubblico.* Nei Capitulari Veneziani troviamo menzione di soldati e di marinai provveduti d'armi; ciò però non vale per indurci nella persuasione che le regole in essi capitolari sancite a riguardo dei marinai non sieno importanti per la storia del diritto marittimo privato. Tutt'altro. Bene nota il Lastig: « Le spedizioni guerresche e commerciali in quei tempi mostrano piccola differenza; il carattere amichevole del nostro commercio marittimo attuale mancava alle spedizioni commerciali d'allora, e le flotte da guerra erano molte volte *flotte private*, se anche per regola queste non erano sotto un'autorità pubblica. Genova viveva in perpetue ostilità, sia coi pirati Saraceni che colle repubbliche rivali, ad es. Pisa, Venezia. Raramente una nave mercantile si arrischiava sola verso coste lontane; regolarmente si univa ad un maggior numero di navi, e tutte annualmente intraprendevano il loro viaggio in determinati tempi e verso determinate direzioni » (1). Non è da maravigliarsi quindi se nei Capitolari Veneziani e nell'*Imposicio Officii Gazariae* e nelle *Regulae Officii Gazariae* notiamo delle prescrizioui che a tutta prima sembrano più confacenti a navi da guerra che a navi mercantili. Anzi negli statuti genovesi la prescrizione degli apparati bellici e il ricordo di ogni maniera di soldati di mare si spiegano facilmente, notando come essi statuti regolino la navigazione ed il commercio marittimo delle colonie orientali della repubblica genovese.

Altre disposizioni di poca importanza concernenti i marinai si trovano nelle *Additiones et correctiones super statutis navium et navigantium.* In esse si dice che, accordatosi il patrono coi marinai circa il salario, e quando i marinai *cum patrono ad invicem dederint sibi manus*, il patrono sia

(1) G. Lastig. op. cit. pag. 151.

tenuto a ricevere i marinai e a pagar loro il salario pattuito. Quì non si parla dell'obbligo che il contratto di arruolamento sia trascritto nel registro di bordo della nave. Delle pene pecuniarie irrogate contro i marinai, il patrono deve avere una metà e il residuo spetta al Comune *et per consequens marinari verentes observationem poenarum proedictarum, plenius facient quod debebunt.*

Null'altro di notevole ci presentano le leggi veneziane, se eccettui lo statuto Criminale del 1232 che commina la sanzione del doppio contro i marinai che, ricevuto il soldo dal Comune o il salario convenuto, non rendano servizio.

Pisa. — I marinai, negli statuti Pisani, sono locati a salario ed hanno diritto di portare seco una certa quantità di merci. Il comando della nave e la determinazione del viaggio spettano alla società dei caricatori, agli *henticales;* questi possono anche coprire l'ufficio di marinai, come si arguisce dalla rubrica 29 del *Constitutam Usus*, ove si parla di marinarii *non henticales (Wagner).*

Il *Constitutum Usus* viene comunemente attribuito al 1161, ma lo Schaube, dopo aver naturalmente avvertito che la data del 31 Dicembre 1161 (1160 secondo il nostro calendario) si trova nel Prologo, si crede autorizzato a sostenere che dell'intero contenuto del *Constitutum Usus* può affermarsi con certezza unicamente appartenente all'anno 1160 il solo Prologo.

Il Breve *Curiae Ordinis Maris* appartiene realmente al 1297, e non al 1298 come erroneamente Pardessus e Rodolfo Wagner hanno creduto. Alcune rubriche aggiunte alla 124.ª portano il Breve della Curia del Mare fino all'anno 1305.

Esattamente osserva lo Schaube come la revisione compiuta nel 1343, *non* sia una *semplice traduzione dello statuto latino del 1297*. Essa contiene realmente nuove disposizioni ed amplicazioni (1).

---

(1) A. Schaube op. cit. pag. 26.

Nel *Constitutum Usus* si dice che chi voglia intraprendere un viaggio marittimo, o andar peregrinando per causa di religione, e debba comparir in giudizio, se si presenti entro tre giorni, allegando il motivo del navigare e del pellegrinaggio, da intraprendersi entro i 20 giorni successivi, conosciutasi con giuramento la validità della causa, non sia tenuto a sostenere la lite, rimettendosene la discussione al suo ritorno; *ammenochè la questione non verta sul salario dei marinai e sul nolo....*

Le liti vertenti sul salario dei marinai, il nolo, le merci perdute o deteriorate nella nave spettano alla giurisdizione speciale dei *Consoli dell' ordine del mare*, i quali decidono sommariamente *et extra ordinem*; ma la competenza per valore qui è ristretta alle XXV libbre.

Lo Schaube che ha fatto uno studio profondo del *Constitutum Usus* e della giurisdizione dei Consoli del Mare, in Pisa, assegna questa disposizione del *Constitutum Usus* all'anno 1247.

Quì la giurisdizione è collegiale, e la competenza per valore è tenuta iu modesti confini; ma nel Breve della Curia dell' Ordiue del Mare la giurisdizione del console che decide sommariamente ed *extra ordinem* le questioni sul salario dei marinai e sul nolo, diventa unica, e la competenza per valore si estende. Dice inoltre il Breve « E le sentenze e risoluzioni ch'io avrò fatto o decretato, manderò ad esecuzione, non ostante alcun appello o nullità; la quale, se sarà elevata. non riceverò nè ammetterò ». Vieta il Breve di accogliere detto appello a qualsiasi giudice della città di Pisa, prescrivendo che dalle 100 libbre vel infra, non si riceva niun appello interposto avverso alle sentenze dei Consoli del Mare.

Lo *Schaube* ha con molta diligenza seguito le fasi del processo sommario e della competenza per valore nanti i Consoli del Mare; rimandiamo all' opera già da noi più volte citata, chi voglia approfondire il tema. Nella rubrica *De*

naulo navium vien disposto che, quando per i tre seguenti motivi, il carico non sia stato consegnato o ne sia consegnata minore quantità o sia stato ridotto, perchè o il signore della terra lo impedisca, o per giusto timore dei nemici, o preda fatta, i marinai abbiano la metà della mercede. Che se sia stata ridotta la metà o la terza parte del carico, o più, conseguano tutta la mercede: e questo avvenga quando la nave sia pervenuta al luogo destinato. Che se la nave fosse arrestata nel viaggio per uno dei soprascritti motivi, e facesse ritorno, i marinai percepiscano la metà della mercede prorata del viaggio che dovevano compiere. Dimettendosi la navigazione, prima che la nave esca dal porto, sempre per qualcuno dei sopraccennati impedimenti, i marinai non hanno diritto ad alcuna mercede.

Lo statuto Pisano determina i principî che devono regolare le mercedi dei marinai e di chiunqne loca la propria opera. « Circa i marinai e coloro che per mercede locano la loro opera e chi per prezzo stabilito deve fare qualche cosa, diciamo, che quanto abbiano promesso sieno tenuti a compiere, non intervenendo qualche impedimento. Se non abbiano voluto stare alla promessa, il maggior prezzo ottenuto per questo o per frode, sieno costretti a restituire: se poi loro sia stato dato o promesso più del prezzo statuito, e perciò non vogliano compiere quello che avevano promesso, abbiano cioè ricevuto più del fissato, sieno tenuti a restituire il prezzo. E il promittente di più del prezzo convenuto, non sia tenuto a darlo. Lo stesso diciamo per quelli che debbono portare la roba altrui e quelli che danno roba perchè la si porti. Come colui che convenne di dare la nave, è obbligato verso chi la deve ricevere, a stare alla promessa; e chi deve ricevere la nave è per converso tenuto a chi deve consegnarla; così, tutti i prestatori d'opera e marinai e quelli che devono fare qualche cosa a prezzo convenuto, e chi deve

trasportare roba altrui, e i costituenti un nolo o un prezzo, sieno vicendelmente tenuti ad adempiere le promesse, salvo quanto fu specialmente stabilito per i marinai e prestatori d'opera » (1).

Se la nave con cui s'incominciò il viaggio, prima che questo sia compiuto, sia stata messa all'incanto fra i soci, i marinai devono compiere il viaggio, come se non fosse avvenuto l'incanto. Lo stesso valga per la vendita che i soci abbiano tra sè fatta di parti della nave.

Nella rubrica *De jactu navium* si dice che il getto deve compiersi colla volontà della maggior parte dei caricatori; e se non vi sieno *henticales* (caricatori), la risoluzione dev'essere presa dalla maggior parte dei marinai. In tutti i getti, quando si valuta il danno, devono computarsi la nave, il nolo ed il salario dei marinai.

Se chi abbia sofferto danno dal getto, abbia mosso lite ai marinai non caricatori (*non henticales*), i consoli del mare deferiscono il giuramento ai marinai, che abbiano compiuto il getto senza frode o timore di giudizio. Negando di prestare il giuramento, il marinaio deve rifare il danno.

Sulla colpa dei marinai riproduconsi senz'altro i principi aquiliani.

Nel breve *Curiae Maris* (2) si prescrive che « le navi ed i loro corredi, apparecchi, introiti e proventi ed il nolo s'intendano espressamente tenuti per il pagamento della prestazione d'opera e del salario dei marinai e dei *famuli* (ausiliari). I marinai erano tutti ascritti alla Corporazione dell'*Ordo Maris* e dovevano prestare il giuramento proprio alla loro corporazione

Importante è la rubrica XLVIII sulle locazioni dei marinai.

(1) Gli Statuti Pisani son modellati sul diritto romano e sul diritto longobardico.

(2) Bonaini, Statuti Pisani, vol. III, pag. 351.

Se il marinaio avesse locato la propria opera per qualche viaggio (la qual locazione apparisca per confessione dello stesso marinaio *o per iscrittura dello scrivano della nave*) è tenuto a seguire il viaggio, salvo qualche impedimento. Il marinaio locato per una nave, ove segua il viaggio di un'altra, è condannato ad una pena pecuniaria; alla quale sono pure condannati gli ufficiali della nave che abbiano accolto il marinaio, già arruolato per altra nave, avuta intimazione di licenziarlo.

Il libro di bordo della nave, tenuto dallo scrivano, fa piena fede dei patti d'arruolamento: è dichiarato nullo ogni emolumento che i marinai abbiano ottenuto da qualsiasi giudicante fuori di Pisa contro il tenore delle convenzioni trascritte nel registro di bordo.

Dalla festa di Sant' Andrea (30 Novembre) fino alle calende di Marzo, essendo impedita la navigazione, i marinai che si trovassero a svernare nel Mar Nero, e nella terra dei Saraceni, non debbono godere di alcun salario, tranne il vitto e le cose necessarie. Debbono però ritornare colla stessa nave, incominciando a decorrere il loro salario dal giorno in cui la nave ricominciasse a caricare, fino all' arrivo, *pro rata temporis;* dalle calende di Marzo cominciava a decorrere il loro marinariatico *pro rata temporis.*

Se il proprietario avrà venduto la nave in qualsiasi luogo, e ne avrà comprato un' altra, o ne avrà fatto il cambio, i marinai locati nella prima, debbono seguire il viaggio nella seconda, col salario convenuto, mantenute inalterate le precedenti convenzioni.

Il marinaio locato a mese o a viaggio o in qualsiasi altro modo che abbia ricevuto imprestito o parte del salario, se non segue il viaggio, può essere personalmente preso col suo fideiussore, e trattenuto per comando dei Consoli.

I marinari che per sospetto abbiano fatto coalizione ed

abbiano impedito che la nave navigasse o compisse il viaggio incorrono nella perdita del loro salario.

I marinai godono pel loro salario del privilegio di fronte a qualsiasi creditore della nave.

Se il marinaio o il *famulus* muore nel viaggio, o entro quel tempo in cui doveva servire nella nave, o prima del viaggio, ma dopo avere incominciato il servizio nella nave, gli eredi debbono avere la metà del salario a cui il marinaio o il *famulus* avevano diritto. Che se avesse servito nel viaggio oltre della metà del tempo in cui doveva prestare la sua opera, l'erede deve avere dell'altra metà del salario quanto corrisponda al tempo trascorso a servizio della nave.

GENOVA. — La più antica legge genovese che abbia relazione a faccende marittime risale al 1154; (1) è un decreto dei consoli genovesi, col quale si dà potestà ai proprietari delle galee di punire i marinai, che, a loro insaputa, facciano partire le navi o le abbandonino. La riferisco integralmente: *In capitulo consules guillielmus niger, martinus de mauro, enricus guercius laudaverunt ut quicumque homo fugerit vel fugit dimiserit vel dimisit galeam illam in qua locatus fuerit ire absque iussu vel licentia domini galee qui eam locaverit vel locare fecerit subdatur potestati domini illius ut sit ei libera facultas capiendi eum et res ejus ubicumque eum iuvenerit sine contradictione consulatus ianue et comunis populi, et quicumque eum adiuverit contra ipsum dominum ipse dominus possit convenire adiutorem illum tamquam reum illum directo. Hoc ideo fecerunt, quia turpe et inhonestum est ut dominus qui se et res suas ipsis nautis confidenter commiserit, ab ipsis tamquam hostis inops et peregrinus relinquatur. nam multi taliter confidenter ab oscenis illis derelicti*

(1) *Liber jurium Rei publicae Genuensis. Tomus Primus* (col. 174). — La data è esatta in Wagner, op. cit. pag. 64: erronea (1151) in Boselli, Le Droit Maritime en Italie, Roux et Favale, 1885, pag. 79.

fuerunt, et idcirco ne tale facinus convalesceret in urbe et turpis tabo penitus repelleretur pro quiete et pace civium ut prediffinitur decreverunt MCLIIII die purificatiouis indictione prima.

Negli *Statuti della colonia genovese di Pera* editi dal Promis, nella rubrica CLXXXVIII al titolo *De galeatoribus et marinariis fugitivis capiendis*, il podestà ordina pene severissime contro i marinai delle galee e di altri legni navigabili che sieno fuggiti, o non sieno saliti nella nave secondo l' ingiunzione del proprietario o dei comproprietari della nave. I marinai erano fustigati per le vie della città, a meno che non pagassero una pena pecuniaria di 100 soldi o non avessero fatto composizione col patrono della nave. Il potestà inoltre *sine libello et pignore bandi* esige dal marinaio o dai suoi fideiussori il doppio della quantità del salario, a meno che il padrone della galea o della nave voglia a suo profitto questa multa. In caso d' insolvenza *ipsum deliberabo et tradam per personam domino navis galee vel ligni*, perchè lo detenga a volontà, fino al tempo in cui il marinaio sia solvibile. Se il marinaio riceve l' ordine di andare entro due giorni a bordo, e non eseguisce il comando, gli si tolgono 10 soldi dal suo salario, a meno che l' armatore o i comprietarii gli neghino il vitto; in questo caso, i marinai possono *licenter* scendere dalla nave senza pena. Il potestà fa eseguire i suoi ordini sempre *sine libello et pignore bandi summarie*, annettendo piena fede al cartulario della nave. (1)

Nel libro V degli Statuti di Pera, importantissimo per la

(1) Nell'Archivio di Stato in Genova esistono preziosissimi cartulari di nave, nei quali sono notati i patti del patrono coi marinai; sotto la rubrica di ciascun marinaio, a sinistra della pagina, è segnato il nome e il *salario* del marinaio, e il nome del fideiussore, a destra della pagina sono segnate le anticipazioni sulla mercede e il saldo definitivo. In alcuni cartulari è notata la rotta delle navi, e mi rammento d' aver letto in uno di essi d' una ribellione dei marinai al patrono.

storia del diritto marittimo genovese, la rubrica CCVIII *De marinariis ad statutum terminum acceptis,* concorda, meno qualche variante, con una rubrica del frammento di un Breve Genovese trovato a Nizza dal cav. Datta. Portano tutte e due la medesima intestazione. Cornelio Desimoni ha illustrato il frammento Datta, e gli assegna la data tra il 1207 e il 1217. Il Lastig ha criticato le induzioni del Desimoni; ma a noi non ispetta di dir verbo in questa controversia. Il contenuto della rubrica concorda con le disposizioni che noi abbiamo già tratte dagli statuti Pisani.

Il cittadino genovese proprietario di una nave, che abbia locato o preso o condotto marinai a certo termine o a viaggio, se entro lo stesso termine abbia venduto la nave e ne abbia comprato un' altra, i marinai sono tenuti a compiere il viaggio e a prestargli i servigi fino al termine costituito, con la mercede convenuta, se non sieno stati licenziati o il padrone abbia loro tolto il vitto. Ma se vi sieno più comproprietarii della nave, e alcuni abbiano venduto la loro parte, altri l' abbiano ritenuta, i marinai che toccano in sorte a quelli che abbiano ritenuto la parte della nave, rimangano con essi secondo la loro parte e numero, e prestino i loro servigi ad essi e alla nave; ma gli altri che toccano in sorte a quelli che abbiano venduto la loro parte, rimangano presso di questi, e prestino i loro servigi in quella nave che per avventura abbiano i loro padroni comperato, sempre che non sieno stati licenziati o sia loro stato sottratto il vitto. Ma se i venditori non abbiano comprato un' altra nave, rimangano tutti con quelli che abbiano ritenuto le loro parti; però se il venditore volesse che i marinai rimangano nella nave venduta, i marinai debbono prestare ai compratori gli stessi servigi che prestavano prima, salvo che la nave sia venduta ai Saraceni. Quando poi i marinai sieno ricevuti e abbiano il vitto in comune, avvenga la divisione secondo lotti o per lotti della

nave. Prescrive poi la rubrica l' obbligo d' ormeggiare la nave; chiude finalmente con una disposizione che non si trova nel frammento Datta. *Praeterea si quis marinarius decesserit antequam sit factum medium viagium habere debeat solumodo partem conducti. Si autem obierit post factum medium totum conductum plenarie consequatur.* Quest'ultima disposizione assai più equa si scosta dallo statuto Pisano. La rubrica CCXXXIV *De questionibus marinariorum comitendis* deferisce le quistioni che insorger potessero tra i *patronos alicujus navis, galee taride* (1) *seu alicujus ligni navigabilis ex una parte et marinarios ex altera, sive aliquem marinarium sive nauclerum,* a due buoni e giurisperiti mercanti; che siano discusse col rito sommario, e decise *sine libello et pignore bandi.*

Nella rubrica CCLXII *De ligno naufragium paciente* è detto che i marinai possono ottenere dalle cose ricuperate una parte proporzionale di quello che dovevano ricevere o restava loro a ricevere per salario, pel tempo che avevano servito. Che se i marinai avessero in anticipazione ricevuto un salario superiore alla valutazione del tempo in cui furono a servizio della nave, dopo il naufragio debbono restituirlo ai proprietarî.

La rubrica CCXLIII *de marinariis* vieta ai marinai di concordarsi con un altro patrono, dopo essersi già arruolati con un' altro, sancendo penalità severissime.

Anche nello statuto di Pera si vieta di navigare nel Mar Maggiore durante il tempo invernale, dalle calende di Dicembre alla metà di Marzo.

L' Ufficio di Gazaria si potrebbe assomigliare ad un ufficio coloniale o a un ministero di colonie; sorse nel 1313 con latissima ma indeterminata giurisdizione; questa venne meglio

(1) Sulle varie specie di navi genovesi vedi l' accurato studio di Heyck: Genua und seine Marine; ove si fa la descrizione di 18 navi differenti; sulla *tarida* V. pag. 81-84.

precisata nal 1441; cessò nel 1528 quando, perdute le colonie, il suo nome non era più che una amara derisione (1). L' *Imposicio Officii Gazarie* (1313-1344) non contiene solo norme preziosissime circa la costruzione delle navi, la loro difesa, la rotta delle flottiglie, ma un *Tractatus marinariorum* compilato nel 1339 sotto il dogato di Simon Boccanegra (2).

Le *Regulae Officii Gazariae* dell'anno 1403 non furono finora pubblicate; credo però che sieno in corso di stampa, con illustrazioni di Cornelio Desimoni, Archivista di Stato in Genova. Il manoscritto delle *Regulae* del 1403 dall' Archivio dei Fieschi era passato nelle mani del generale Conte Alessandro Negri di Sanfront, e da questi nella Biblioteca dello scultore Varni. Il governatore Bucicaldo ch' è poi lo stesso Semeingre mandato dalla Francia a reggere il governo di Genova, ordinando la rifusione degli statuti genovesi in un Codice nuovo - *Volumen magnum* - vi comprese anche il *Liber Gazariae*, cioè propriamente quella parte delle antiche leggi commerciali, di navigazione e di amministrazione coloniale, che duravano tuttora in vigore (3). Le *Regulae et Ordinamenta Officii Gazariae civitatis Januae* sono dal Pardessus attribuite all' anno 1441, desumendo questa data dal decreto 21 Giugno 1441, col quale il doge Tommaso di Campofregoso e gli anziani ordinarono una revisione delle regole e degli ordinamenti dell' Ufficio di Gazzeria della città di Genova. Come giustamente osserva il prof. Belgrano: « il lavoro dei

---

(1) V. Bensa, Archivio giuridico XXVII.

(2) V. nei *Monumenta Historiae Patriae*, Tomo I. L' Imposicio Officii Gazarie fu pubblicata nei *Monumenta Historiae Patriae* dal Sauli, e ricavata da un codice membranaceo (num. 4) esistente nell' Archivio di S. Giorgio riunito ora all' Archivio di Stato.

(3) Atti della Società Ligure di Storia Patria. Volume XVI. Gli Statuti della Liguria. Le Colonie Orientali. Dottissime note compilate dall' illustre professore Belgrano.

revisori può essere proceduto con qualche lentezza, e nulla osta che la sua approvazione si possa ascrivere a qualche anno più tardi ». È da farsi qui un'osservazione: il *Tractatus marinariorum* del 1339, accoglie disposizioni anteriori, che si trovano già nello Statuto di Pera, e passa con alterazioni di poca entità nelle *Regulae* del 1403 e del 1441. I genovesi mutavano assai lentamente e con ponderazione le loro leggi commerciali e marittime; leggi marittime che troviamo nel frammento Datta, persistono ancora nel 1441; mutavano solo quelle che non corrispondevano più ai bisogni pratici del tempo; e nelle correzioni e nelle addizioni ch'essi facevano agli statuti anteriori, non ammettevano alcun nuovo principio che non avesse ricevuto lunga e autorevole sanzione dall'uso. Altro rilievo da farsi si è che le leggi marittime per le colonie orientali non sono che una copia fedele delle leggi vigenti in Genova; studiando quelle, conosciamo esattamente il diritto marittimo della madre patria.

Siccome il *Tractatus marinariorum* dell'*Imposicio officii Gazarie* venne accolto nelle *Regulae*, con quelle addizioni che i nuovi bisogni imperiosamente richiedevano, e nel dritto genovese il marinaio appare sempre come dipendente dall'armatore, senza che le leggi più antiche che possediamo ci facciano notare un'evoluzione nella sua condizione giuridica, crediamo utile riprodurre le disposizioni concernenti i marinai che si trovano nella *Regulae* del 1441, e furono riprodotte nella Collection des lois maritimes del Pardessus (tom. IV).

Il capitolo LXVII *De pactis factis inter patronos et marinarios observandis* stabilisce che lo scrivano della nave conservi nel cartulario della medesima i patti fra i patroni e i marinai.

Prima che la nave esca da Genova o dal luogo in cui sia stata armata, il patrono o armatore è tenuto a provvedersi di due cartulari dello stesso tenore e forma, e a farli scrivere dallo scrivano della nave, nei quali sieno contenuti

ordinatamente i patti e le convenzioni strette coi suoi marinai e le quantità di danaro che questi abbiano ricevuto. Uno dei cartulari deve essere depositato presso l' ufficio di Gazaria; l' altro deve rimanere presso il patrono, con sanzioni penali, in caso d' inosservanza. Ove il cartulario della nave non fosse stato depositato presso l' Ufficio di Gazzeria, sulle petizioni e querimonie che abbia contro i marinai, socii o qualsiasi stipendiato, il patrono non sia udito, nè si debba udire dal detto ufficio di Gazzeria, nè da qualsiasi magistrato di Genova e del distretto. Il cartulario depositato presso l' Ufficio deve affermarsi legale e vero dal comito, dal nauclerio e dallo scrivano (LXIX).

Per questo capitolo, e pel II *De bailia officii Gazarie* crediamo possa sostenersi abbastanza con fondamento che l' ufficio di Gazzeria fosse munito di vera e propria giurisdizione nelle cause marittime. Il Lastig dice che gli può convenire il nome di corte marittima o dell'Ammiragliato; niente di più. Certo le cause fra patrono e marinaio, e loro fideiussori erano deferite all' Ufficio di Gazzeria, che giudicava: *summarie et de plano, sine strepitu et figura iudicii, sine libello et pignore bandi, in scriptis et sine scriptis, omissis solemnitabus juris et capitulorum civitatis Janue, et servatis, prout eisdem officialibus octo vel majori parte eorum melius et aequius videbitur* (Cap. II).

I marinai devono avere ogni giorno 30 oncie di biscotto (LXX). Il patrono non può arruolare i marinai se non ad anno, o a mese; l' anno computato a 12 mesi, e il mese a giorni 30. Valgono solo i patti fatti in Genova e nel distretto, vietandosi di prestare osservanza a qualsiasi convenzione fra patrono e marinai stretta, dopo che la nave abbia salpato dal porto di Genova (LXXI). Il patrono deve far deposito di una somma di danaro, da libbre 100 a 500, a garanzia del pagamento del salario dei marinai (LXXII). Il marinaio non

può essere licenziato dal suo patrono, *si bene et legaliter serviret suo patrono sine difectu,* nè in alcun luogo tranne che a Pisa, Napoli, Trapani, Messina, Palermo, Nizza, Marsiglia, Majorca, Pera, Famagosta, Valenza, Cadice e *Solucis.* Il marinaio licenziato altrove che nei predetti luoghi, deve avere il suo salario per tanti giorni quanti gliene occorreranno per giungere ad uno dei predetti luoghi, più vicino a quello in cui fosse stato licenziato; deve inoltre il patrono passare al marinaio così licenziato, 12 danari genovesi per il cibo, bevanda e spese per il numero dei giorni necessari per giungere ad uno dei predetti luoghi (LXXIII).

Evidentemente una posteriore addizione aggiunge *Scio,* e non *Schio* come scrive il Pardessus, ai luoghi in cui è lecito licenziare il marinaio.

Legittime cause di licenziamento anche in luoghi diversi dagli enunciati sono, se il marinaio fosse rissoso e disobbediente al suo patrono, attestato ciò con giuramento del nauclerio, o dello scrivano o del comito o dei caricatori esistenti nella nave, se nella nave fossero mercanti sotto la giurisdizione (*in arbitrio*) e a conoscenza e ordinazione dell'Ufficio di Gazzeria; altre cause sono, se il patrono si trovasse altrove che nei luoghi predetti per riparare la nave o per isvernare o per qualche caso fortuito, per cui non potesse navigare o recedere dal luogo. Per tutte queste cause al patrono è lecito di licenziare quanti marinai voglia, pagando a ciascun marinaio un soldo ciascun giorno e per quanti giorni il marinaio dovesse impiegare per giungere al più vicino dei predetti luoghi, oltre del pagamento integrale del salario per tutto il tempo di effettivo servizio. Salvo il diritto al patrono d'ottenere la restituzione dei debiti dai marinai, dopochè questi sieno ritornati nel porto di Genova o abbiano finito il viaggio o sieno ritornati nel luogo del distretto di Genova, in cui il patrono abbia disarmato la nave (LXXIII).

Secondo il capitolo LXXIV tutti i marinai e officiali della nave debbono seguire il viaggio di quella nave, nella quale si sieno accordati col patrono, se non per causa d' infermità evidente, morte (e questo é troppo evidente!), matrimonio (*transductionis uxoris*), del quale consti innanzi al Magistrato di Genova, e carcerazione per debito che apparisca da pubblico istrumento o scrittura.

Lo scrivano della nave deve notare nel cartolario il luogo verso il quale la nave deve navigare ed entro qual tempo la nave deve fare ritorno; queste annotazioni deve leggere a viva voce in sermone volgare ai marinai, con penalità in caso di inosservanza (LXXV).

Il marinaio o chi riceva soldo nella nave non deve attaccar briga o far rumore nella nave; al patrono é lecito servirsi contro di lui di pena disciplinare moderata e conveniente. Se il marinaio commetta dei delitti contro le persone, ferisca, mutili od uccida, il patrone è tenuto ad *ipsum ligare et immusellare et ducere sub bona custodia et personaliter tradere et consignare in virtutem domini Potestatis vel iudicis maleficiorum, et in virtute illius magistratus, qui pro Januense distinguatur, constitutus esset sibi magis proximum* (LXXVIII).

Il marinaio e il capitano (*magister*) non possono dormire in terra, senza licenza del patrono; colla comminatoria della perdita del salario di una giornata, a profitto del patrono (LXXVII).

Il marinaio e qualsiasi dell' equipaggio, che *insulti*, *ingiuri* o faccia violenza al patrono, o l' abbandoni contro la volontà di lui, gli tolga la nave, faccia congiura o cospirazione, è passibile della pena di morte; in caso di fuga, sia condannato all' esilio, con una pena accessoria di 1000 libbre genovesi, senza della quale non possa uscire da Genova o dal suo distretto (LXXIX).

Data la *bona parolla*, i marinai e gli officiali debbono ascen-

dere entro tre giorni la nave che sia pronta al viaggio; e il loro salario comincia a decorrere dal terzo giorno da che è stata data la *bona parolla* (LXXXIV).

I *fideiussori* dei marinai, dei socî e di altri stipendiarî sono obbligati ai patroni per quella quantità di danaro che fosse stata mutuata dai marinai; e di tale quantità restano obbligati ai patroni, finchè i principali obbligati abbiano osservato tutte le promesse scritte nel cartolario dello scrivano della nave (LXXXIX).

Vediamo quindi come le più strette garanzie si richiedessero per l'osservanza dei patti fra proprietario e marinai; le convenzioni dovevano essere scritte nel cartolario della nave a cura dello scrivano che doveva prestare giuramento; i proprietari doveano fare deposito di somme di danaro per il pagamento del salario dei marinai: questi poi dovevano avere *fideiussori* rigorosamente obbligati, finchè i mutui dai marinai contratti fossero soddisfatti.

Il patrono ed i marinai della nave naufragata o in pericolo di naufragio debbono con ogni loro possa attendere alla salvezza della nave, e delle merci in essa viaggianti. *Et intelligantur servire tempore quo prestiterint operas addictas sicut serviebant ante tempus dicti naufragii, et habere mercedem de valore ligni, rerum et mercium evasarum* (XCIX).

Il capitolo XCIV prescrive all' *ingressator*, al *nauclerius*, allo scrivano, al sotto-scrivano, ai marinai, ai soci, ai famuli e a tutti i salariati della nave e agli uomini della ciurma, di non abbandonare il patrono e i mercanti della nave naufragata, *adjuvando, laborando et fatigando se pro viribus ad evasionem et recuperationem navigii.*

Il patrono è obbligato a dare il cibo e la bevanda agli ficiali e agli uomini della ciurma, finchè li abbia licenziati. *et ultra solvere cujuslibet ipsorum officialium habentium soldum, duplum ejus super quod fuisset super ipsorum navigio concor-*

datus pro eo tempore pro quanto eos retinere voluerit ad servitium ipsius patroni et mercatorum quorum essent merces dicti navigii; e per questa doppia mercede, per il cibo e la bevanda e tutte le altre cose necessarie nel tempo che sieno stati a servizio del patrono e dei mercanti, e per il pagamento del salario dei marinai, e per la restituzione ai creditori, rimangono obbligate tutte le cose e merci della nave salvate e ricuperate (XCIV).

Veramente fra il capitolo 94.° e il 99.° sorge distinta un'antinomia. Come si spiega che nel capitolo 99.° si esige che il *patronus et officiales, ac marinarii dicti navigii passi naufragium vel qui pati posse naufragium videretur, teneantur et debeant operari toto posse ad salutem dicti navigii, et merces quoe in illo fuerint evadendas, ipsumque navigium evadendum. Et intelligantur servire tempore quo prestiterint operas addictas sicut serviebant ante tempus dicti naufragii, et habere mercedem de valore ligni et mercium evasarum;* e nel capitolo 94.° si dice che il *patronus* debba pagare un doppio soldo agli officiali della nave pel tempo che siano rimasti a servizio della nave naufragata?

Possiamo fare una supposizione; che nel capitolo 94.° si contempli il caso in cui il valore delle merci ricuperate sia superiore ai diritti dei creditori (*usque ad integram solutionem creditorum*) e lasci il margine ad una rimunerazione del doppio per gli officiali della nave; mentre nel capo 99.° il valore delle merci ricuperate e della nave non permette che una parziale reintegrazione del salario degli officiali e dei marinai. Ma ad ogni modo l'antinomia è troppo grave, perchè la si possa fare sparire con un'ipotesi.

Lo stesso capitolo 94 sancisce in termini espliciti l'obbligo delle merci ricuperate e dei *noli successivi* per il soldo degli ufficiali e dei marinai.

Statuimus tantum et ordinamus ad cautelam dictorum officialium et marinarorum detentorum, quod omnes et singulae res et

raubae recuperatae, et naula quae inde processerint, vel procedere debuerint, sint sibi obbligatae et affectae per soldum, et libram, et solvant eis in solidum quicquid proinde habere et recuperare debuerint.

Finalmente il capitolo CII riproduce integralmente la rubrica CCVIII dello Statuto di Pera *de marinariis ad statutum terminum acceptis*, che noi abbiamo già esaminata.

Negll Statuti di Savona, di cui diede notizia L. Ratto (1) riscontriamo sostanzialmente le stesse disposizioni circa i marinai.

Abbiamo creduto di intrattenerci soltanto sugli statuti di Amalfi, Trani, Venezia, Pisa e Genova, perchè gli statuti Sardi scendono dal modello Pisano, e le leggi marittime anconitane risentono già l'influenza del Consolato del Mare.

(1) Rivista Italiana per le Scienze Giuridiche di Schupfer e Fusinato. Volume X. Fascicolo II-III. 1891, pag. 302.





